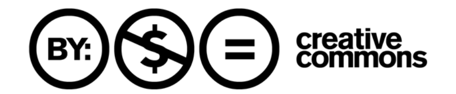


Revue du Nord

Cargaisons chinoises et indiennes au XVIIIe siècle : Le vaisseau « Fredericus » de la compagnie suédoise des Indes orientales

Christian Koninckx



cargaisons chinoises et indiennes au XVIIIe siècle

LE VAISSEAU « FREDERICUS » DE LA COMPAGNIE SUÉDOISE DES INDES ORIENTALES [1]

1. *LA COMPAGNIE SUÉDOISE ET L'EUROPE*

Au dix-huitième siècle, les Compagnies des Indes orientales étaient en vogue. Presque tous les États d'Europe avaient au moins une Compagnie des Indes. La participation à ses activités pouvait s'opérer de manières différentes : participation directe en tant que directeur, subrécargue ou marin ; indirecte en tant que marchand de produits coloniaux ; ou même participation passive en tant qu'actionnaire. La participation des intéressés pouvait s'étendre au-delà des frontières de leur propre pays — quitte à faire concurrence à leur compagnie nationale.

Dans la Compagnie suédoise des Indes orientales, la participation étrangère était fortement représentée, et ceci sous toutes ses formes. Jusqu'à présent, nous avons dénombré parmi les subrécargues 41 étrangers, pour les deux premières concessions. La plupart sont des Anglais, mais d'autres nationalités y figurent également : quelques-uns même sont originaires de France ou des Pays-Bas autrichiens [2]. Le pourcentage des étrangers dans les équipages des navires est proportionnellement inférieur à celui des subrécargues. Mais il est quand même important de le signaler [3]. Nous ne sommes pas en mesure de citer des chiffres exhaustifs, étant donné que l'information à ce propos demeure très imprécise. Il en est de même pour ce qui concerne la part des actionnaires étrangers. Toutefois, nous pouvons faire état des noms de Jacobus Fortunatus, Joan Norbert Huyttens, Jan Amelot, Alphonse Morel, Joanna Catharina Goeman, J.P. Henssens, de Proli, Flanderin, tous ressortissants des Pays-Bas autrichiens [4]. Nous serions fort incomplets, si nous omettions de parler des exportations des produits coloniaux de la Compagnie suédoise vers la France et la Hollande.

Pour illustrer cette activité, nous reprenons quelques chiffres cités par M. Nyström [5], se rapportant aux années de la première concession.

Valeurs en dalers (argent) « silvermynt » (ridales) des produits de la Compagnie exportés vers la France et la Hollande :

	1738	1739	1740	1741
France	337.607,3	291.464,30	335.747,16	3.663,9
Hollande	568.759,6	1.029.726,15	515.247,28	44.141,10
Sur un total de	1.402.971,25	2.109.495,11	1.330.498,22	137.104,16

	1742	1743	1744	1745	1746
France	10.267,26	497.316,30	2.949,26	—	2.242
Hollande	879.531,14	2.772.127,21	1.222.835,14	1.893.468	1.091.669,9
Sur un total de	1.182.904,18	4.130.662,18	1.663.787,6	2.647.270,21	2.560.082,22

1. Nous remercions le Professeur J. Craeybeckx pour ses conseils ors de l'élaboration de cet article.

2. Subrécargue : marchand naviguant, agent de la Compagnie à bord des vaisseaux, chargé de l'aspect commercial des expéditions. La première concession s'étend de 1731 à 1746, la seconde de 1747 à 1766.

3. Pour 3 équipages de navires, nous avons dénombré 37 étrangers sur 255 suédois. Il est difficile d'être précis, vu que l'orthographe des noms est fort changeante.

4. H. Coppejans-Desmedt, *Bijdrage tot de studie van de Gegoede Burgerij te Gent in de XVIIIe de eeuw. De vorming van een nieuw sociaal-economische stand ten tijde van Maria-Theresia.* (*Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België.* Dl. XVII, 1952). P. 143. ; L Michielsen, *Het Kapitalisme te Antwerpen in de XVIIde et XVIIIde eeuwen.* (thèse de doctorat) p. 260.

5. J.F. Nyström, *De Svenska Ostindiska Kompanierna. Historisk-statistisk Framställning.* (*Göteborgs Kongl. Vetenskaps och Vitterhets Samhälles Handlingar,* Hft. XVIII) 1883. Tableau 4.

1747	1748	1749	1750	1751
300 167.228,7	521.292 1.913.741	628.311 2.533.858	81.036,16 791.580,7	130.887,3 1.755.434,13
1.149.114,11	4.957.659,18	4.293.672,4	1.432.440,9	2.783.454,3

L'exportation se faisait certainement aussi vers les Pays-Bas autrichiens. Ces totaux-ci, nous ne les possédons pas. Dans sa liste, Nyström ne cite pas les Pays-Bas autrichiens. Doit-on comprendre qu'ils sont inclus dans la rubrique des « autres ports allemands » ? C'est une question que nous ne pouvons pas résoudre pour le moment. Un fait est certain : c'est qu'une grosse partie du commerce s'y faisait par l'intermédiaire des Hollandais. Nous avons pu relever de nombreux exemples dans notre étude sur le commerçant ostendais André-Jacques Flanderin [6].

Voilà les motifs qui nous ont incités à exposer brièvement quelques considérations sur les cargaisons chinoises et indiennes, embarquées sur un vaisseau de la Compagnie suédoise des Indes orientales au XVIIIe siècle. M. Louis Dermigny, dans un ouvrage unique en son genre, *La Chine et l'Occident*, a amplement traité des relations commerciales de l'Europe avec l'Orient [7]. Mais il serait néanmoins très utile de reprendre en une certaine mesure quelques aspects du commerce suédois avec la Chine et les Indes orientales [8].

6. Thèse inédite *De Grote Wereld van een XVIIIde eeuwse Koopman. André-Jacques Flanderin uit Oostende. Een bijdrage tot de geschiedenis van de handel en tot de maritieme geschiedenis in het midden van de achttiende eeuw.* (Université Libre de Bruxelles, 1970).

7. L. Dermigny, *La Chine et l'Occident. Le Commerce à Canton au XVIIIe siècle*, 3 vol. + album, Paris, 1964.

8. A part les ouvrages imprimés, M. Dermigny consulta comme sources manuscrites concernant la Compagnie suédoise des Indes les nos 74 et 75 à l'*India Office*. Cf. L. Dermigny, *op. cit.*, t. III, p. 1453.

Ayant été amenés à faire de très près la connaissance de la Compagnie suédoise, nous avons eu l'occasion d'évoquer à plusieurs reprises la nature des cargaisons. La Compagnie suédoise des Indes orientales étant, à l'encontre des compagnies anglaise, française et hollandaise, fort peu ou mal connue chez nous — à plus forte raison le chargement de ses navires — nous avons cru utile de l'étudier de plus près. Plusieurs auteurs ne font d'ailleurs qu'une rapide mention de cette compagnie, ou y voient tout simplement la prolongation de compagnies interlopes, ce qui contribue à diminuer son importance et à la faire passer pour une Compagnie des Indes de second rang.

En effet, M. Devèze, dans son livre *L'Europe et le Monde à la fin du XVIIIe siècle*, [9] parle encore de « petite compagnie » en comparaison avec les compagnies anglaise, française et hollandaise, alors que nos recherches sur la première et la seconde Compagnie suédoise tendent à prouver le contraire [10].

Notre but cependant n'est pas d'établir en ces quelques pages une comparaison de grande envergure. Nous nous bornerons à dégager quelques considérations, basées sur des chiffres très concrets.

9. M. Devèze, *L'Europe et le monde à la fin du XVIIIe siècle*, Evol. de l'Humanité, Paris 1970, p. 130, 132, 143, 563.

10. Nous effectuons nos recherches sur place à Göteborg et à Stockholm.

2. *COURT HISTORIQUE DE LA COMPAGNIE SUÉDOISE*

Résultat de nombreux pourparlers et de négociations difficiles, auxquels sont mêlés bon nombre d'étrangers — parmi lesquels les Écossais figurent en bonne position [11] — la Compagnie suédoise des Indes orientales fut créée au début du XVIIIe siècle, confirmée par charte royale le 14 juin 1731. La Compagnie n'était pas une entreprise de l'État.

11. Pour l'activité des Ecossais, souvent d'origine jacobite, en Suède, voir Claude Nordmann, *La Crise du Nord au début du XVIIIe siècle*, Paris, 1962, p. 187-191, idem., *Grandeur et Liberté de la Suède*, (1660-1792), Louvain, Paris, 1972, p. 38, 243, 244.

Les privilèges — formulés à l'exemple des Compagnies étrangères du même type — avaient été accordés à Henri König & Co, tandis que les premières propositions introduites par des étrangers avaient été rejetées.

Étant donné qu'au début H. König ne disposait pas d'un capital fixe, la Compagnie se contenta d'émettre des actions à chaque armement. Ce système restera en vigueur jusqu'en 1753, année où la Compagnie avait accumulé les fonds nécessaires pour se suffire à elle-même.

Les investissements étrangers ne se firent pas attendre dans cette Compagnie, où l'organisation était dépourvue de tout caractère étatique. Ces investissements, en même temps que l'initiative privée, permettaient à la Compagnie d'atteindre des chiffres d'affaires fort élevés. Son succès repose, et sur un concours de circonstances extérieures à la nation, et sur la défaite aux Indes ; ce qui semble paradoxal, mais qui n'est au fond que la conséquence d'un succès ailleurs.

En effet, quoique Compagnie des Indes en titre, toute son activité était concentrée sur la Chine. Les Suédois ne réussissaient pas à établir une factorerie sur les côtes indiennes ; encore moins à accaparer un territoire en vue d'en faire une colonie. Ce n'était pas la première fois que les Suédois échouaient dans leur colonialisme au sens propre. Mais ces déboires ne sont pas dus au hasard. Ils proviennent de la constellation économique et politique de la Métropole elle-même. Gênée dans ses communications avec l'Océan par sa situation géographique, la Suède manquait de sources matérielles d'existence pour entreprendre une colonisation, qui par la suite deviendrait fructueuse.

Insuccès d'une part, mais avantage d'autre part ; car l'absence de colonies déchargeait la Couronne suédoise des devoirs souverains et lui épargnait la poursuite onéreuse de conflits aux Indes.

Comme nous l'avons déja dit, l'élément étranger ne se limitait pas au financement. Dans les structures et les modes d'organisation, il est facile de retrouver surtout les influences anglaises. Ceci se manifestait également dans les cadres de l'administration et jusque dans les équipages des vaisseaux, où Suédois et étranger étaient traités sur le même pied.

Pour certains contemporains, l'apport des étrangers paraissait trop important, et dès les tout débuts de la Compagnic, des réactions ennemies firent naître des incidents d'allure internationale. Ainsi en 1732, l'expédition du *Fredericus Rex Suesiae* fut entravée au retour du navire par les Hollandais, tandis que les Anglais et les Français firent éclater un incident à Porto-Novo, d'où les Suédois établis furent chassés à coups de canon. Tout pourrait faire croire que la jeune Compagnie ne ferait pas long feu. Mais les incidents des premiers armements ne se sont plus produits grâce à des clauses diplomatiques, permettant aux Suédois de commercer librement conformément à l'article premier de la charte.

Dans la suite, l'élément étranger s'intégra plus complètement, tandis que la part suédoise croissait de jour en jour. La Compagnie cessa d'être une compagnie étrangère au-dessus de laquelle flottait le pavillon suédois. *L'Ostindiska Kompani* devint de plus en plus une compagnie vraiment suédoise, digne de ses concurrentes. Elle survécut même jusqu'en 1813.

3. *CONSTITUTION DES CARGAISONS EN ORIENT*

Nous avons étudié en particulier les voyages du *Fredericus Rex Sueciae* à Canton en 1738-39 et en 1744-45, et au Bengale en 1740-42 [12]. Le choix de ce navire et de ses cargaisons comme objet de cette étude ne s'est pas fait au hasard. Les journaux de bord se rapportant aux trois voyages sont conservés en Belgique, et le fait qu'ils ont été écrits par A.-J. Flanderin ne peut que souligner une fois de plus l'intérêt que représente cette étude pour nos pays [13].

Le *Fredericus*, jaugeant 500 tonneaux, était le plus ancien navire de la Compagnie suédoise, puisqu'il effectua en 1732 un voyage à Canton, première expédition vers la Chine et en même temps premier armement de la nouvelle Compagnie.

A Canton ou au Bengale, une grande activité règne dans les comptoirs étrangers. Les activités commerciales sont presque identiques pour toutes les Compagnies des Indes. Mais il est bien évident que certaines de ces Compagnies sont mieux gérées que d'autres. Ainsi est tout à l'honneur des Suédois la remarque du Français Charles de Constant, qui affirma que *la Compagnie de Suède est un modèle qu'on ne sauroit trop proposer : elle l'a fait (= commerce de la Chine) avec une sagesse et une économie dignes des plus grands éloges, et en a retiré le fruit que produisent ordinairement ces deux bonnes qualités* [14] : notamment des expéditions bien supervisées — grâce à l'expérience étrangère — et l'usage de grands vaisseaux (les petits navires diminuant le profit).

Les Suédois n'entretiennent que trois résidents. A l'arrivée des navires de la Métropole, cette équipe est renforcée par trois, quatre subrécargues ou plus, et presque autant d'assistants. Ainsi, au

12. *Université de l'Etat à Gand. Cabinet des Manuscrits. Fonds Hye-Hoys, Mss. 1928, 1929 et 1930. Journaux de bord.*
13. Aucun ouvrage, même suédois, ne cite ces trois voyages. Ces archives ont été dépouillées pour la première fois.

14. *Les Mémoires de Charles de Constant sur le Commerce à la Chine.* Edités par L. Dermigny, Paris, 1964.

contraire des autres Compagnies qui entretiennent toute une colonie, les Suédois réussirent à diminuer manifestement les frais d'établissement.

Ce sont les résidents, de concert avec les subrécargues — ces véritables marchands navigants — qui constituent les chargements. Les produits coloniaux étaient achetés avec les piastres mexicaines chargées à Cadix. Ainsi pour la plupart des Compagnies, Cadix était une escale inséparable de la route des Indes. Seules les piastres étaient considérées par les Chinois comme une monnaie à laquelle on pouvait faire confiance ; car, si quelques Compagnies parvenaient quand même à revendre aux Chinois quelques produits nationaux ou des produits achetés à l'aller sur les côtes des Indes, jamais le troc n'entra en vigueur.

Le thé, la porcelaine et la soie sont les principales cargaisons de retour. Étant donné que le thé et la soie sont acheminés de l'intérieur du pays, il est important d'établir à temps les contrats avec les marchands chinois. La livraison des marchandises achetées se fait pour toutes les Compagnies selon l'ordre chronologique dans lequel les contrats ont été rédigés. Toutes les transactions étaient d'ailleurs centralisées par la guilde locale chinoise des marchands, le Co-hang. Le premier navire arrivé était le premier servi, le premier au départ donc et normalement le premier à déverser ses marchandises sur les marchés européens.

Le commerce devait donc respecter un certain calendrier. A l'époque de ces lourds voiliers, le temps et les vents jouaient un rôle important.

La cale disponible à recevoir la cargaison est un élément à ne pas négliger. Il s'agit de mettre à profit chaque recoin, et de ne laisser aucune place inutilisée. Les Suédois parvenaient à embarquer le double des cargaisons françaises de thé, tout simplement par une disposition pratique dans les cales : les fûts inutilisés étaient démontés par le tonnelier. L'on pouvait ainsi disposer de l'espace devenu libre et augmenter le chargement de retour [15].

Le thé :

Le thé n'était chargé qu'à Canton. Mais il en existait plusieurs sortes : les marchands achetaient surtout le Bohé, le Congo, le Souatchon, le Pecco, le Bing et le Songlo. Le thé le plus demandé était bien le Bohé ou Vouy, exporté du Fou-kien [16]. Ce thé noir, cueilli au début de l'été, était vendu à un prix modéré ; plus on avait affaire à des espèces communes ou à du thé moins frais, plus le prix était bas. Cueilli au mois de mai, le thé aux feuilles plus petites et plus fines s'appelait Congo. Il se vendait évidemment plus cher. La récolte du thé noir, appelé Pecco, se faisait au mois d'avril [17]. Cultivé sur un autre arbuste, aux feuilles plus longues et plus fines, le Songlo était un thé vert, qui après avoir été cueilli, était passé à la vapeur pour être ensuite roulé. La consommation de ce thé était fort répandue en Angleterre et en Allemagne. Sur le continent et en Suède, c'était le Bohé qui l'emportait. Le Bing, aux feuilles plus larges, ou le Haysan, de coupe fine et relativement cher — tous deux des thés verts — étaient loin de constituer l'ultime variété [18].

Voyons à présent quelle est la proportion de ces variétés dans les cargaisons étudiées :

	1738-39		1744-45	
Variétés..........	caisses	catties	caisses	catties
Bohé	757	186.356	940	—
Congo	200	12.174	—	—
Souatchon........	394	16.502	113	—
Pecco	129	7.764	80	—
Bing	164	8.610	—	—
Songlo	586	33.984	100	—
Différentes	4	215	6 canastres	—
	2.232	265.605	1.233 (+ 6)	258.443

15. Dans d'autres compagnies, les fûts inutilisés étaient remplis d'eau de mer pour faire fonction de ballast. Lors de leur réutilisation ils étaient évidemment rincés, sans toutefois perdre leur acidité. Ceci provoquait bien souvent des maladies. La méthode suédoise avait donc également un avantage hygiénique.

16. C. Gill, *Merchants and Mariners of the 18th Century*, Londres, 1961, p. 34. « This term became in French Bohé and in English Bohea ».

17. C. Gill, *op. cit.*, p. 34. « A still better tea, Pekoe, was made from leaves gathered in April, and often given a variety of pleasant flavours by means of added material ».

18. C. Gill, *op. cit.*, p. 35. « The finest and most expensive tea brought to England was Hyson, used by royalty, nobility, gentry, and 'moneyedmen' ». Cfr. aussi J. Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle et des arts et métiers*. Ed. par Ch. et Ant. Philibert, 5 vol. A Copenhague, MDCCLIX-MDCCLXV, t. IV, p. 994.

Au total on chargea sur le *Fredericus* en 1739 : 2.656,05 piculs soit 160.691,025 kg ou ± 160 t., et en 1745 : 2.584,43 piculs soit 156.358,015 kg ou ± 156 t. [19].

M. Gill affirme que le thé était entassé dans des mannes ou canastres, quoiqu'il fût plus indiqué de le mettre pour la traversée dans des caisses en bois munies d'un revêtement de plomb à l'intérieur. C'était la méthode employée par les Suédois, quoique les Hollandais, eux, se contentassent d'envelopper le thé dans des feuilles de bambou ou dans des canastres, ce qui bien souvent diminuait sa saveur et lui faisait perdre sa fraîcheur [20]. Pour combattre la pourriture, on le plaçait en général au-dessus de la porcelaine, afin d'éviter l'humidité.

Le thé constituait donc une grande partie du chargement chinois, et comme il s'intégra rapidement dans les habitudes européennes, ce commerce devint très fructueux en peu de temps. Les marchands de produits coloniaux s'approvisionnaient largement et à bon compte, et lorsque les vaisseaux de la Compagnie nationale étaient en retard, on ne se souciait guère d'acheter le thé aux Compagnies étrangères ; ce qui provoqua à plus d'une reprise des saturations dans ce secteur et l'accumulation de thé dans les magasins portuaires. Les prix baissèrent et le négoce devint encombrant, sinon dangereux pour la survie de certaines Compagnies. Les Compagnies danoise et prussienne auraient été supprimées pour des raisons de cet ordre. Et, à en croire A.-J. Flanderin, négociant flamand et ancien subrécargue, le même sort guettait la Compagnie suédoise [21].

En effet, la concurrence entre les grandes Compagnies des Indes orientales éloignait toute coordination entre elles, tandis que les marchands étaient bien souvent trop peu « nationalistes » pour soutenir leur propre Compagnie. Leur recours aux achats à l'étranger au moindre retard des vaisseaux, provoquait de nombreuses fluctuations dans le négoce du thé ; mais ceci ne condamna heureusement pas toutes les Compagnies. Aucune de ces grandes entreprises ne se limita d'ailleurs au thé ; car c'est dans le juste dosage des produits importés que se cache le moyen de survie. Afin d'avoir quand même quelque prise sur ce commerce fort irrégulier, les subrécargues étaient tenus d'observer le nombre de vaisseaux étrangers en rade de Canton et de noter leur départ.

La soie :

Il serait préférable de parler de soieries plutôt que de soie. En effet, les variétés sont innombrables : taffetas, bandanous, damas, gourgourans, satins, Nanking, en sont quelques espèces. En fait, les soies dites chinoises ne sont que de petits taffetas fabriqués à Canton. Ces taffetas de Chine, de toutes couleurs et de toutes sortes : larges, étroits, rayés, à fleurs de soie et à fleurs d'or, sont différents des taffetas des Indes, peu soyeux.

Une analyse superficielle des chargements de soie pourrait faire passer inaperçues bon nombre de cotonnades, à cause des termes bizarres qui les désignent, et parce que la liste du chargement additionne sans distinction les pièces de soie et de coton. Ainsi nous pouvons distinguer comme toiles de coton : les alibanies, les basins, les bolzas, les coupis, les hamans, les mallemolles, les tanjebs et les terindannes, pour n'en citer que quelques-unes.

Et puis, il y a encore les étoffes mêlées de soie et de coton, telles que les romalles, les sersukers et les sosies.

Comme nous l'avons déjà dit, les fiches de cargaison des soieries et des cotonnades étaient rédigées en nombre de pièces. C'est d'ailleurs par pièce qu'elles étaient négociées.

Pour son voyage de 1738, le *Fredericus* transporta 15.126 pièces, auxquelles il faut ajouter 434 1/2 catties de soie écrue de Nanking et 196 mouchoirs en coton cantonnais ; ceux-ci étaient très recherchés en Europe [22].

En 1744, le *Fredericus* transporta 178 caisses contenant 8.903 pièces [23].

C'est l'expédition au Bengale en 1740 qui bat tous les records avec un chargement de 73.218 pièces (687 balles et 38 caisses) [24]. Il faut noter que pour ce voyage aux Indes, le thé et la porcelaine étaient exclus de la cargaison de retour. C'est ce qui explique ce chiffre exorbitant.

Notons aussi que le commerce de la soie se soutiendra difficilement, vu la concurrence de l'industrie de la soie, qui venait de s'implanter en Suède même. De ce fait, les taxes douanières étaient fort élevées ; les prix de vente ne l'étaient pas moins. Seules les commandes importantes pouvaient couvrir les gros frais.

La porcelaine :

Tandis que la qualité du thé décroît avec le temps du transport de Chine en Europe, ainsi qu'avec la durée de l'entreposage et que la soie une fois pénétrée par l'humidité perd toute sa valeur (ce qui vaut également pour le thé) la porcelaine, elle, peut souffrir l'humidité. Elle coûte

19. *U.E.G. Fonds Hye-Hoys, Mss. 1928 et 1930, Cargo.* 1 picul = ca. 60,5 kg ; 1 catty = 605 g ; cfr. L. Dermigny, *op. cit.*, t. III, p. 1566.
20. K. Glamann, *Dutch Asiatic Trade*, 1620-1740, La Haye - Copenhague, 1958, p. 221.
21. *U.E.G. Fonds Hye-Hoys, Ms. 2003, Oostende 11 Augustus 1756, & Ms. 2001 Oostende 10 July 1754. Het is te vreesen soo al de Compagnien, soo veel scheepen continueeren van senden, dat d'een of d'ander het moeten staecken.*

22. *U.E.G. Fonds Hye-Hoys, Ms. 1928. Cargo.*
23. *U.E.G. Fonds Hye-Hoys. Ms. 1930. Cargo.*
24. *U.E.G. Fonds Hye-Hoys, Ms. 1929. Cargo.*

relativement moins cher et sa qualité ne baisse pas en attendant un acheteur. Bien sûr, les caisses ou les fourreaux dans lesquels elle est emballée doivent être manipulés avec une extrême prudence. Au premier voyage que nous avons étudié, le *Fredericus* embarque 258 caisses, contenant des assiettes de tout genre, des cuvettes à rincer ou plonges, des sucriers, des beurriers, des services de table, soit 650.000 pièces. Il faut y ajouter 24 grands pots, 2 caisses de porcelaine fine, et 1.521 fourreaux contenant 69.072 pièces [25].

Ces chiffres sont énormes, mais on peut comprendre aisément que chaque navire envoyé par la Compagnie, ne peut avoir une cargaison aussi importante de porcelaine. L'expédition de 1744 ne ramène que 132 caisses et 823 fourreaux [26]. Le *Fredericus* n'embarqua pas de porcelaine au Bengale.

Toutefois, les cargaisons de porcelaine sont importantes pour la Compagnie suédoise [27]. De 1766 à 1786, la Compagnie transporta 20 millions de pièces, alors que pour toute la durée de la Compagnie on a avancé le chiffre de 50 millions [28].

Comme on peut le supposer, l'énorme quantité va de pair avec les variétés : pots, tasses avec ou sans oreille, assiettes, soucoupes, plats, plateaux, jattes, terrines, cuvettes, coupes, beurriers, saladiers, sucriers, théières, cafetières, aiguières, canettes, de tout format, variant en plus d'après l'emploi auquel ils sont destinés. Une tasse à café n'est ni une tasse à chocloat, ni à thé. Il fallait par-dessus le marché spécifier à chaque commande les couleurs ou l'émaillage de la porcelaine, ce qui favorisa l'importation de chefs-d'œuvre d'une haute valeur artistique, au détriment des objets d'usage quotidien [29].

Autres produits :

La porcelaine ne ferme pas la marche quant aux cargaisons de retour des navires suédois. Nous serions fort incomplets si nous omettions de citer les drogues et les herbes médicinales. La galanga, produit que Suédois et Danois utilisent pour la distillation de leurs eaux-de-vie, n'est pas importée en quantité médiocre.

Il y a aussi l'alun, à quoi s'ajoutent après 1750, la rhubarbe, la casse et le séné, tous produits de base pour la médecine ; le curcuma, le sago — une espèce de farine — le salpêtre, différentes sortes de perles, des végétaux, de la boiserie et quelques métaux tels que l'or et le toutenague [30].

	1738-39	1744-45	1740-42 [31]
Toutenague	111.395 catt. (67.393,975 kg)	96.343 catt. (58.287,515 kg)	—
Perles d'amour ...	9.730 catt. (5.886,65 kg)	9.004 catt. (5.447,42 kg)	—
Galanga	13.848 catt. (8.378 kg)	4.469 catt. (2.703,745 kg)	—
Alun	3.200 catt. (1.936 kg)	—	—
Rottingen.........	677 catt. (409,585 kg)	2.000 catt. (1.210,5 kg)	500 « *bundels* »
Sago	306 catt. (185,130 kg)	—	—
Curcuma.........	—	—	2.502 mans 82 sers
Salpètre..........	—	—	655 mans 32 sers
Caliatour (bois) ..	—	—	582 mans 19 sers
Or	—	24 barres	—

25. *U.E.G. Fonds Hye-Hoys, Ms. 1928. Idem.*
26. *U.E.G. Fonds Hye-Hoys, Ms. 1930. Idem.*
27. R. Picart, J.P. Kernels et Y. Bruneau, *Les Compagnies des Indes. Route de la Porcelaine*, Paris, 1966, p. 33-34. « Les pays scandinaves se sont intéressés extrêmement vivement à la porcelaine, plus même, comparativement, que les autres Compagnies. Ceci est surtout vrai de la Compagnie suédoise ».
28. Louis Dermigny cite d'autres chiffres ; *op. cit.*, t. I, p. 391. Les commandes des marchands européens sont en proportion avec l'importation. Flanderin achète pour le compte d'un certain Remy 1.380 paires, soit 2.760 pièces de porcelaine de thé émaillée. Pour son propre compte il achète 2.000 assiettes, 1.000 cuvettes. *U.E.G. Fonds Hye-Hoys, Ms. 1998. Lettre à Jacques Cosyn à Ostende, Gothenbourg, 5-16 janvier 1743.* En 1757, Flanderin commande 2.380 pièces.
29. Voir les richesses de certaines pièces de porcelaine importée par la Compagnie suédoise in : S. Roth, *Chinese Porcelain importedby the Swedish East India Company*, Gothembourg, 1965. (Illustré en couleurs), p. 11 sq.
30. Un alliage de zinc, de cuivre et de nickel ou d'étain ; selon d'autres auteurs, de fer, de cuivre, et de zinc. Voir J. de Hullu, *De instelling van de commissie voor den handel der Oost-Indische Compagnie op China in 1756*, in : *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*, t. LXXIX, La Haye, 1923, p. 523-545, p. 540 ; L. Dermigny, *op. cit.*, t. I, p. 409 (+ notes 2 et 3) ; C. Gill, *op. cit.*, p. 35. Ce métal semble être transporté afin d'assurer la stabilité du navire. Peut-être que sa première fonction n'était donc pas purement commerciale.
31. *U.E.G. Fonds Hye-Hoys, Mss. 1928, 1929 & 1930. Cargo.*

Pour les cargaisons spécifiquement chinoises, nous avons donc pour 1739 et 1745 respectivement 254,424 et 224,005 tonnes ; ceci représente 49 et 44,9 % du tonnage, la porcelaine étant exclue, vu que nous ne possédons pas de données exactes quant au poids de ce chargement. Il nous est impossible d'établir une équivalence entre un nombre donné de pièces de porcelaine et un certain poids. Premièrement, le nombre exact des pièces n'est pas connu ; ensuite le contenu des fourreaux est très variable [32].

Nous ne nous attarderons pas aux pacotilles. Bien sûr, elles reprennent en grosse partie les mêmes produits que ceux du chargement officiel. Mais attendu leur nature officieuse, cet aspect suscite des problèmes d'estimation [33].

32. D'après W. Treue, *Het porselein in het handelsgebied van de Oostenrijkee Nederlanden tijdens de 18de eeuw*, in : *Wetenschappelijke Tijdingen*, t. XII, 1952, col. 337-345, col. 339, il aurait existé une caisse standard. On peut donner les mesures de ces caisses, mais cela ne facilite pas le problème quant à la quantité de porcelaine qu'elles peuvent contenir.

33. Pacotille de thé du *Fredericus* pour le voyage de 1744-1745.
Premier subrécargue : 1.799 livres suédoises
Second subrécargue : 18.350 livres suédoises
Troisième subrécargue : 638 livres suédoises
Quatrième subrécargue : 892 livres suédoises
Cinquième subrécargue : 467 livres suédoises
D'après *U.E.G. Fonds Hye-Hoys, Ms. 2093*.

4. *QUELQUES COMPARAISONS*

De ces données si particulières, nous ne pouvons pas tirer de conclusions générales. Tout au plus, pouvons-nous établir quelques comparaisons intéressantes entre ces chargements suédois-ci et les chargements de navires d'autres Compagnies [34].

Ainsi le *Marquis de Prié*, de la Compagnie ostendaise, ramène de Canton un chargement de soie comprenant 13.957 pièces, chiffre qui toutefois reste inférieur aux 15.126 pièces du *Fredericus* en 1738 [35]. La cargaison de porcelaine de ce même navire ostendais avec ses 167 caisses, est largement dépassée par les 258 caisses du *Fredericus* en 1739, et très probablement aussi par les 132 caisses et 823 fourreaux de l'expédition de 1744 [36].

Les chargements de thé suédois, eux aussi, restent supérieurs aux 1.582 caisses du *Marquis de Prié* et surclassent les chargements anglais du *Macclesfield*, du *Kent*, du *Eyles* et du *Walpole* [37]. Les chiffres semblent s'accorder plus, lorsqu'on se réfère aux cargaisons anglaises de thé du *Harrison* et du *Grafton*. Ces deux navires ramenèrent à eux deux 4.427 piculs [38].

Voici une comparaison avec les chargements français rapportés par de Constant :

34. Il n'est pas nécessaire de tenir tellement compte du tonnage des navires cités dans la comparaison suivante, vu que le *Fredericus* avec ses 500 tonneaux représente une bonne moyenne du tonnage des navires des Compagnies des Indes orientales. Même si le tonnage est connu, il importe plus de savoir ce que les navires ramènent de l'Orient, non pas ce qu'ils pourraient contenir dans leurs cales.

35. C. Gill, *op. cit.*, p. 39. Voyage effectué en 1722-1724.

36. *Ibidem.*

37. L. Dermigny, *op. cit.*, t. I, p. 406. Le *Macclesfield* en 1700, 160 piculs ; le *Kent* en 1704, 470 ; le *Eyles* et le *Walpole* en 1722, à eux deux 1.000 piculs, contre 2.656 et 2.584 piculs pour le *Frederieus.*

38. *Ibidem.*

39. *Les mémoires de Charles de Constant*, *op. cit.*, p. 261-262, 264, 266-267.

vaisseau [39]	*Le Pondichéry* (1771) 900 tonneaux	*Le Beaumont* (1773-74) 900 tonneaux	*Le Dauphin* (1773-74) 900 tonneaux
soieries	14.730 pièces	min. 6.418 pièces	min. 8.934 pièces
thé	6.944,74 pic.	6.149,90 pic.	9.401,30 pic.
porcelaine	166 caisses + 550 rouleaux	262 caisses	156 caisses + 460 rouleaux

Le Castries (1773-74) 700 tonneaux	*Fredericus* (1758) 500 tonneaux	*Fredericus* (1740) 500 tonneaux	*Fredericus* (1744) 500 tonneaux
14.300 pièces .... + 12 caisses	15.126 pièces + 434 1/2 catties	73.218 pièces	8.903 pièces
4.746,59 pic	2.656,05 pic.	—	2.584,43 pic.
130 caisses	260 caisses + 1.521 fourreaux	—	132 caisses + 823 fourreaux

Les chargements de thé, de porcelaine, de soieries et de cotonnades du navire suédois sont donc fort importants. N'oublions cependant pas que même dans les comparaisons citées, les chargements des autres étrangers ne se bornent pas aux trois produits principaux. Le chargement du *Fredericus*, semble parfois moins varié.

Néanmoins, il est clair que l'aspect commercial des expéditions suédoises que nous venons d'analyser se défend très bien. Les cargaisons du *Fredericus* révèlent un grand savoir-faire. *L'Ostindiska Kompani* menait bien ses affaires. En effet, la Compagnie parvient à distribuer un dividende de 30, 40, 50 et 60 % — et plus tard même 100 % — à ses actionnaires [40]. Très probablement inférieurs en moyenne à ceux des autres grandes Compagnies des Indes, ces intérêts sont très élevés pour la Suède. Au début du XVIIIe siècle, la Suède n'était qu'un pays pauvre et affaibli. La Compagnie des Indes orientales contribua à sortir le pays de cette impasse et à ranimer son économie [41].

Ceci ne peut qu'inciter à vouloir mieux connaître cette Compagnie des Indes orientales, et à stimuler une recherche engagée dans le but de l'étudier sous tous ses aspects.

Christian KONINCKX,

Göteborg, le 2 décembre 1971.

40. Voir les dividendes des autres Compagnies, danoise et hollandaise, in : L. Dermigny, *op. cit.*, p. 182, 184 et 197.

41. E.F. Heckscher, *Sveriges Framgangsrikaste Handelsföretag. Ostindiska Kompaniet.* In : *Historienppfatning, materialistik och annam,* Stockholm, 1944, p. 199-230.